

**HUBUNGAN ANTARA MOTIVASI, PENGETAHUAN DAN SIKAP
DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN PADA PORTER DI STASIUN
KERETA API AREA SURAKARTA**



Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Studi Strata I
Pada Jurusan Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Kesehatan

Disusun Oleh:

DIAN ISLAMI

J410150043

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS ILMU KESEHATAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

HUBUNGAN ANTARA MOTIVASI, PENGETAHUAN DAN SIKAP
DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN PADA PORTER DI STASIUN
KERETA API AREA SURAKARTA

PUBLIKASI ILMIAH

Oleh:

DIAN ISLAMI

J410150043

Telah diperiksa dan disetujui

Pembimbing

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'S' followed by a large 'D' and a horizontal line.

Sri Darnoto, S.K.M., M.P.H.

NIK. 1015

HALAMAN PENGESAHAN

**HUBUNGAN ANTARA MOTIVASI, PENGETAHUAN DAN SIKAP
DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN PADA PORTER DI STASIUN
KERETA API AREA SURAKARTA**

OLEH

DIAN ISLAMI

J410150043

**Telah dipertahankan dihadapan Dewan Penguji Skripsi
Fakultas Ilmu kesehatan
Universitas Muhammadiyah Surakarta
pada hari Sabtu 13 April 2019
dan dinyatakan telah memenuhi syarat**

Dewan Penguji:

1. **Sri Darnoto, S.K.M., M.P.H.** (.....)
(Ketua dewan Penguji)
2. **Windi Wulandari, S.K.M., M.P.H.** (.....)
(Anggota 1 dewan Penguji)
3. **Kusuma Estu Werdani, S.K.M., M.Kes.** (.....)
(Anggota 2 dewan Penguji)

**Mengesahkan,
Dekan**

**Fakultas Ilmu Kesehatan
Universitas Muhammadiyah Surakarta**



Dr. Mubalazimah, M.Kes.

NIK. 786

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam naskah publikasi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ada ketidakbenaran dalam pernyataan saya diatas, maka akan saya pertanggung jawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 13 April 2019

Penulis



DIAN ISLAMI

J410150043

HUBUNGAN ANTARA MOTIVASI, PENGETAHUAN DAN SIKAP DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN PADA PORTER DI STASIUN KERETA API AREA SURAKARTA

Abstrak

Perilaku tidak aman yang dilakukan oleh pekerja pada dasarnya menyumbang angka kecelakaan lebih besar dari pada kondisi tidak aman. Perilaku tidak aman sendiri dapat dipengaruhi oleh *personal factor*. Green menjelaskan bahwa *personal factor* terdiri dari motivasi, pengetahuan dan sikap seseorang. Berdasarkan studi pendahuluan pernah terjadi kecelakaan yang menimpa porter di salah satu stasiun di Kota Surakarta, hal ini dikarenakan perilaku tidak aman. Tujuan dari penelitian ini untuk mencari tahu adanya hubungan antara motivasi, pengetahuan dan sikap dengan perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta. Dalam penelitian ini menggunakan responden yaitu porter kereta api di Stasiun Solo Balapan, Stasiun Purwosari dan Stasiun Solo Jebres. Populasi dalam penelitian ini adalah porter sejumlah 51 responden, sampel minimal diperoleh dengan rumus *Lemeshow*. Jenis penelitian ini menggunakan desain penelitian kuantitatif analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Analisis data menggunakan *Chi Square*. Hasil uji statistik menunjukkan ada hubungan antara motivasi dengan perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta ($p=0,000$). Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta ($p=0,000$). Ada hubungan antara sikap dengan perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta ($p=0,000$).

Kata kunci: Motivasi, Pengetahuan, Sikap, Perilaku Tidak Aman

Abstract

Unsafe action that workers do actually give a number of accidents than unsafe condition. Unsafe action can be affected by personal factor. Green explained that personal factor consist of motivation, knowledge and attitude. Based on preliminary studies there was an accident happend to porter on one of stations in Surakarta. The purpose of this study was to determine the correlation between motivation, knowledge and attitude with unsafe action on porters in the train area of Surakarta. In this study using porters on Solo Balapan Station, Purwosari Stasion and Solo Jebres Stasion. Population in this research amounted to 51 porters, minimum sample taken with Lemeshow. This type of research uses a quantitatif analytic research design with cross sectional approach. Data analysis using Chi Square test. The result of statistic shows that there is a correlation between motivation and unsafe action on porters in the train area of Surakarta ($p=0,000$). There is a correlation between knowledge and unsafe action on porters in the train area of Surakarta ($p=0,000$). There is a correlation between attitude and unsafe action on porters in the train area of Surakarta ($p=0,000$).

Keywords: Motivation, Knowledge, Attitude, Unsafe Action

1. PENDAHULUAN

Di Indonesia kecelakaan kerja masih tinggi. Dari tahun ke tahun angka kecelakaan kerja cenderung meningkat. Menurut data dari Jamsostek pada tahun 2007 terjadi kecelakaan kerja sebesar 65.474 kecelakaan yang mengakibatkan 1.451 orang meninggal, 5.326 cacat tetap dan 58.697 orang cidera. Pada tahun 2013 hingga 2015 data kecelakaan kerja terus meningkat mulai dari 100.106, 103.000 dan 105.182. Terdapat penelitian tentang kecelakaan kerja yang menunjukkan bahwa 85% kecelakaan diakibatkan oleh faktor manusia sedangkan sisanya diakibatkan oleh faktor lingkungan. Penelitian dari Heinrich dalam Abbasi (2015) mengemukakan bahwa 88% kecelakaan kerja adalah perilaku tidak aman, 10% kasus disebabkan kondisi tidak aman sementara 2% kasus yang tidak dapat dihindari. Penelitian lain dari Lutnes dalam Abbasi (2015) menyatakan bahwa 95% kecelakaan kerja diakibatkan oleh *human error*.

Perilaku tidak aman yang dilakukan oleh pekerja pada dasarnya menyumbang angka kecelakaan lebih besar dari pada kondisi tidak aman. Perilaku tidak aman sendiri dapat dipengaruhi oleh *personal factor*. Green menjelaskan bahwa *personal factor* diantaranya terdiri dari motivasi, pengetahuan dan sikap seseorang. Motivasi dipengaruhi oleh kebutuhan dan keinginan, di mana kebutuhan setiap orang pada dasarnya sama tetapi keinginan setiap orang akan berbeda. Dari kebutuhan dan keinginan tersebut akan mendorong seseorang untuk berperilaku. Perilaku juga dipengaruhi oleh pengetahuan. Ketika perilaku didasari oleh pengetahuan, maka perilaku tersebut akan bersifat langgeng. Selain kedua hal tersebut, sikap juga berperan penting dalam pembentukan perilaku. Sikap sendiri merupakan faktor pembentuk niat untuk mempengaruhi perilaku seseorang.

Pada dasarnya terdapat regulasi yang mengatur tentang keselamatan kerja pada pekerja di manapun mereka bekerja, yaitu Undang-undang No. 1 Tahun 1970 Pasal 2 Ayat 1 yang berbunyi “Yang diatur oleh Undang-undang ini ialah keselamatan kerja dalam segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, di dalam air, maupun di udara yang

berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia”. Selain itu tidak hanya pekerja di sektor formal saja yang dilindungi keselamatan kerjanya, terdapat pula aturan yang mendukung tercapainya keselamatan kerja pada pekerja di sektor informal. Dalam hal sektor kerja informal didukung oleh Undang-undang Republik Indonesia No. 25 Tahun 1997 tentang Ketenagakerjaan pada Pasal 159 Ayat 1 yang berbunyi “Setiap tenaga kerja yang bekerja di dalam hubungan kerja sektor informal dan di luar hubungan kerja berhak untuk memperoleh keselamatan dan kesehatan kerja dalam melakukan pekerjaannya”. Salah satu sektor kerja informal yang dimaksud dalam penelitian ini adalah porter atau buruh angkut di stasiun kereta api.

Porter kereta api bekerja sebagai buruh angkut yang membantu penumpang kereta api untuk membawakan barang-barang mereka baik dengan tangan kosong maupun dengan bantuan troli. Porter kereta api bekerja lepas, yang artinya tidak terdapat jam kerja yang tetap di dalamnya, dan jika ada yang tidak datang untuk bekerja dapat digantikan oleh orang lain. Dalam penelitian ini porter kereta api yang dimaksud adalah porter di Stasiun Solo Balapan, Stasiun Purwosari dan Stasiun Solo Jebres. Porter tersebut tidak terikat kontrak dengan PT. KAI, tetapi tetap memiliki kewajiban untuk mentaati aturan yang ada. Para porter juga mengikuti *safety briefing* yang dilaksanakan oleh PT. KAI sesuai jadwal.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti ingin melakukan penelitian mengenai perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta. Dimana variabel bebas yang digunakan adalah motivasi, pengetahuan dan sikap. Penelitian tersebut untuk mencari tahu adanya hubungan antara motivasi, pengetahuan dan sikap dengan perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini termasuk jenis penelitian analitik observasional dengan studi *cross sectional*. Dalam penelitian ini dimaksudkan untuk mempelajari

korelasi antara variabel bebas yaitu motivasi, pengetahuan dan sikap, dengan variabel terikatnya perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta. Penelitian ini dilakukan di Stasiun Kereta Api Area Surakarta pada bulan Maret 2019. Populasi penelitian ini adalah seluruh porter di Stasiun Solo Balapan, Stasiun Purwosari, Stasiun Solo Jebres yang berjumlah 51 responden. Besar sampel minimal menggunakan rumus Lemeshow diperoleh hasil 48 responden. Penelitian ini menggunakan teknik total sampling. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah motivasi, pengetahuan dan sikap yang diukur dengan menggunakan kuesioner. Variabel terikat dalam penelitian ini adalah perilaku tidak aman yang diukur dengan menggunakan kuesioner.

Uji validitas dilakukan pada porter di DAOP VI yaitu Stasiun Tugu, Stasiun Lempuyangan dan Stasiun Klaten dengan jumlah sampel sebanyak 20 responden menggunakan rumus *pearson product moment*. Instrumen penelitian dengan taraf signifikan 0,05 dinyatakan valid apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$ dan dinyatakan tidak valid apabila $r_{hitung} < r_{tabel}$, r_{tabel} sendiri diperoleh dari $df = n-2$ (Hidayat, 2011). Dari hasil uji validitas diperoleh delapan dari 10 soal valid untuk variabel motivasi, 8 dari 13 soal valid untuk variabel sikap, serta 15 soal valid untuk variabel pengetahuan dan perilaku tidak aman. Uji reliabilitas menggunakan *alpha cronbach* untuk variabel motivasi dan sikap. Instrumen penelitian dengan taraf signifikan 0,05 dinyatakan *reliable* apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$ dan dinyatakan tidak valid apabila $r_{hitung} < r_{tabel}$, r_{tabel} sendiri diperoleh dari $df = n-2$ (Hidayat, 2008). Uji reliabilitas untuk variabel pengetahuan dan perilaku tidak aman menggunakan KR-20. Untuk kuesioner dengan skala Guttman, instrumen dikatakan valid dan *reliable* apabila memenuhi koefisien reproduksibilitas dengan nilai $Kr > 0,90$ dan koefisien skalabilitas dengan nilai $Ks > 0,60$.

Analisis data menggunakan software program statistik yang meliputi analisis yang dilakukan pada setiap variabel bebas dan variabel terikat yang menghasilkan distribusi frekuensi dan persentase setiap variabel. Uji statistik yang digunakan yaitu *Fisher,s Exact Test*. Analisis data

menggunakan SPSS dengan tingkat signifikan $\alpha = 0,05$ atau derajat kepercayaan (CI = 95%). Jika nilai $\text{sig } p \leq 0,05$ maka hitungan statistik signifikan. Artinya H_0 ditolak, sehingga terdapat hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Jika nilai $\text{sig } p > 0,05$ maka hitungan statistik tidak signifikan. Artinya H_0 diterima, sehingga tidak terdapat hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Hasil

3.1.1 Gambaran Umum

Terdapat empat stasiun di Kota Solo, yaitu Stasiun Solo Balapan, Stasiun Purwosari, Stasiun Solo Jebres dan Stasiun Solo Kota. Dari ke empat stasiun, hanya tiga stasiun yang memiliki porter yang bekerja disana, yaitu Stasiun Solo Balapan, Stasiun Purwosari dan Stasiun Solo Jebres. Stasiun Solo Balapan terletak di Jalan Wolter Monginsidi No. 112, Kestalan, Banjarsari, Surakarta. Terdapat 39 porter yang bekerja didalamnya. Dalam bekerja terdapat sistem antrean, di mana mereka bekerja untuk membantu penumpang berdasarkan nomor giliran mereka pada saat di luar. Tetapi ketika menunggu kereta berhenti di dalam, mereka bekerja berdasarkan permintaan penumpang. Setiap hari Jumat dilaksanakan *safety briefing*. Stasiun Purwosari terletak di Jalan Slamet Riyadi, Purwosari, Laweyan, Surakarta. Terdapat sepuluh porter yang bekerja di sana. Tidak seperti Stasiun Solo Balapan yang bekerja berdasarkan antrean. Terdapat *safety briefing* yang diberikan setiap seminggu sekali. Terakhir adalah Stasiun Solo Jebres yang terletak di Jalan Jendral Urip Sumoharjo, Purwodiningratan, Jebres, Surakarta. Terdapat dua porter yang bekerja disana. Tidak seperti dua stasiun sebelumnya yang bekerja pada pagi sampai malam, di Stasiun Solo Jebres para porter bekerja pada pukul empat sore sampai empat pagi, hal ini dikarenakan bahwa Stasiun Solo Jebres hanya stasiun transit. Porter bekerja tidak berdasarkan sistem antrean. Terdapat apel

di Stasiun Solo Jebres untuk para porter yang bekerja sama seperti stasiun lain.

3.1.2 Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil dari penelitian yang dilakukan pada porter di Stasiun Solo Balapan, Stasiun Purwosari dan Stasiun Solo Jebres dengan sampel sebesar 48 responden, maka dapat diketahui gambaran karakteristik responden yang meliputi jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan dan masa kerja. Berikut gambaran karakteristik responden berdasarkan penelitian yang telah dilakukan.

Tabel 1. Karakteristik Responden

Karakteristik responden	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Jenis Kelamin		
Laki-laki	48	100
Usia		
Dewasa awal (26 – 35 tahun)	14	29,2
Dewasa akhir (36 - 45 tahun)	16	33,3
Lansia awal(46 - 55 tahun)	10	20,8
Lansia akhir (56 - 65 tahun)	8	16,7
Tingkat Pendidikan		
Tidak sekolah	3	6,4
SD	15	31,3
SMP / SLTP	15	31,3
SMA / SMK / SLTA	15	31,3
Masa Kerja		
< 5 tahun	7	14,6
≥ 5 tahun	41	85,4

Sumber : Data Primer Terolah Maret 2019

Berdasarkan Tabel 1. responden penelitian seluruhnya adalah laki-laki. Usia responden paling banyak terdapat pada kategori dewasa akhir dengan rentang usia 36-45 tahun sebanyak 48 responden (100%). Tingkat pendidikan responden paling rendah adalah tidak sekolah sebanyak 3

responden (6,3%). Berdasarkan masa kerja responden paling banyak yaitu pada kategori lama (≥ 5 tahun) sejumlah 41 responden (85,4%).

3.1.3 Analisis Univariat

Pada tabel dibawah ini dapat diketahui hasil analisis univariat berdasarkan motivasi, pengetahuan, sikap dan perilaku tidak aman.

Tabel 2. Analisis Univariat Motivasi, Pengetahuan, Sikap dan Perilaku Tidak Aman

Variabel	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Motivasi		
Kurang	12	25
Baik	36	75
Pengetahuan		
Kurang	8	16,7
Baik	40	83,3
Sikap		
Negatif	12	25
Positif	36	100
Perilaku		
Tidak aman	12	25
Aman	36	75

Sumber : Data Primer Terolah Maret 2019

Pengukuran diperoleh dengan cara mengisi koesioner dengan memberikan tanda ($\sqrt{}$) pada jawaban pernyataan yang dipilih. Hasil pengukuran motivasi pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta sejumlah 48 responden, motivasi responden paling tinggi berada pada kategori baik yaitu 36 responden (75%). Hasil pengukuran pengetahuan pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta sejumlah 48 responden, pengetahuan responden paling tinggi berada pada kategori baik yaitu 40 responden (83,3%). Hasil pengukuran sikap pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta sejumlah 48 responden, sikap responden paling tinggi berada pada kategori positif yaitu 36 responden (75%). Dan hasil pengukuran perilaku pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta

sejumlah 48 responden, perilaku responden paling tinggi berada pada kategori baik yaitu 36 responden (75%).

3.2 Analisis Bivariat

Pada tabel dibawah ini dapat diketahui hasil analisis bivariat hubungan antara motivasi dengan perilaku tidak aman, hubungan antara pengetahuan dengan perilaku tidak aman, dan hubungan antara sikap dengan perilaku tidak aman.

Tabel 3. Analisis bivariat

Variabel	Perilaku				<i>p-value</i>
	Tidak Ama		Aman		
	N	%	N	%	
Motivasi					
Kurang	10	83,3	2	5,6	0,000
Baik	2	16,7	34	94,4	
Total	12	100	36	100	
Pengetahuan					
Kurang	7	58,3	1	2,8	0,000
Baik	5	41,7	35	972	
Total	12	100	36	100	
Sikap					
Negatif	10	83,3	2	5,6	0,000
Positif	2	16,7	34	94,4	
Total	12	100	36	100	

Sumber : Data Primer Terolah Maret 2019

Berdasarkan Tabel 3. menunjukkan bahwa paling tinggi responden memiliki motivasi dengan kategori baik dan perilaku aman sejumlah 34 responden (94,4%), pengetahuan dengan kategori baik dan perilaku aman sejumlah 35 responden (97,2%), dan sikap dengan kategori positif dan perilaku aman sejumlah 34 responden (94,4%). Berdasarkan hasil uji dengan menggunakan *Fisher's Exact Test* didapatkan nilai $p\text{-value} = 0,000 < 0,05$, yang artinya H_0 ditolak sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku tidak aman.

3.3 Pembahasan

Motivasi merupakan dorongan untuk mempengaruhi porter agar sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan. Motivasi dipengaruhi oleh kebutuhan dan keinginan. Pada dasarnya setiap orang memiliki kebutuhan yang sama, namun tidak dengan keinginan karena didasarkan pada selera. Motivasi terdiri dari dua jenis yaitu motivasi positif dan motivasi negatif. Motivasi positif ditimbulkan karena adanya semangat yang dihasilkan dari imbalan, hadiah atau balas jasa yang dapat diterima. Sedangkan motivasi negatif timbul akibat adanya rasa takut akan hukuman atau paksaan. Dalam hierarki kebutuhan disebutkan bahwa kebutuhan dibagi menjadi lima yaitu kebutuhan fisiologi, kebutuhan rasa aman, kebutuhan sosial, kebutuhan harga diri dan kebutuhan aktualisasi diri (Bangun, 2012). Dari lima kebutuhan tersebut dapat mendorong porter untuk memiliki motivasi dalam berperilaku aman sesuai aturan yang berlaku dalam pekerjaannya.

Hasil penelitian mengenai hubungan antara motivasi dengan perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta, paling tinggi pada motivasi kategori baik dan perilaku aman, sejumlah 34 responden (94,4%). Menandakan bahwa motivasi yang dimiliki porter cenderung baik dan rata-rata dari mereka berperilaku aman. Namun motivasi yang terbentuk pada porter adalah motivasi negatif. Pada hasil wawancara mereka mengungkapkan alasan mereka untuk mematuhi aturan dalam pekerjaan dikarenakan adanya sanksi yang diberikan jika melanggar. Dalam hierarki kebutuhan, kebutuhan yang paling berpengaruh pada porter untuk membentuk perilaku aman adalah kebutuhan fisiologis dan kebutuhan rasa aman. Kebutuhan fisiologi adalah kebutuhan paling dasar bagi manusia diantaranya makan, minum, tempat tinggal dan lain-lain. Kebutuhan rasa aman merupakan kebutuhan akan keselamatan dan perlindungan. Kebutuhan fisiologis dan kebutuhan akan rasa aman sering kali bertolak belakang, di mana ada beberapa porter yang menceritakan bahwa mereka rela dibawa kereta hingga ke kota lain saat kereta mulai jalan dari pada memaksa turun dan membahayakan diri, berlainan dengan itu ada porter

yang bercerita bahwa dia masih mengejar kereta yang belum berhenti dengan sempurna atau memaksa turun dari kereta saat kereta mulai jalan demi mendapatkan upah untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari.

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu yang diperoleh setelah seseorang melakukan pengindraan terhadap suatu objek tertentu. Pengetahuan dapat diperoleh berdasarkan pengalaman langsung maupun tidak langsung atau dari orang lain (Notoatmodjo, 2010). Perilaku seseorang dapat menjadi langgeng apabila didasari dengan pengetahuan, jika tidak maka akan bersifat sementara. Perilaku yang didasari pengetahuan akan mengalami proses diantaranya kesadaran, ketertarikan, kemudian mereka akan mempertimbangkan baik buruknya sehingga mereka akan mencoba dan berperilaku sesuai pengetahuan tersebut.

Hasil penelitian mengenai hubungan antara pengetahuan dengan perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta, paling tinggi pada pengetahuan kategori baik dan perilaku aman, sejumlah 35 responden (97,2%). Menandakan bahwa pengetahuan yang dimiliki porter cenderung baik dan rata-rata dari mereka berperilaku aman. Pengetahuan tersebut diperoleh dari pengalaman sendiri pada saat bekerja dan pengalaman orang lain yang mengalami cedera pada saat mengangkat barang. Pengetahuan tersebut juga semakin meningkat karena adanya apel. Apel dilaksanakan pada hari Jumat di Stasiun Solo Balapan, serta setiap hari pada pagi dan sore hari di Stasiun Purwosari dan Stasiun Solo Jebres. Dari hasil wawancara para porter mengaku bahwa mereka mengetahui semua aturan yang diberikan pihak stasiun terutama tidak mendesak penumpang, tidak melanggar garis linier berwarna kuning, menyediakan tangga dan merawat rel. Tetapi mereka belum memahami bagaimana cara angkat angkut yang benar, sehingga mereka masih salah mengangkat barang dengan posisi membungkuk yang seharusnya jongkok. Dalam kuesioner para sejumlah 48 porter menjawab secara benar pernyataan larangan melanggar garis linier berwarna kuning dan kewajiban merawat rel serta

menyediakan tangga, namun hanya dua porter yang menjawab pernyataan secara benar bagaimana posisi mengangkat barang yang dianjurkan.

Sikap merupakan keadaan mental, syaraf atau pikiran yang diterima sebagai kebenaran, mendorong orang untuk berpikir, merasa atau bertindak baik positif maupun negatif terhadap suatu hal. Sikap dapat membentuk niat yang akan mempengaruhi perilaku. Sikap dapat menular, karena adanya kecenderungan orang untuk meniru orang lain yang selama ini bersama baik pola pikir, keyakinan dan cara menghadapi tantangan (Kaswan, 2015). Menurut Frank E. Bird, Jr., terdapat enam konflik kebutuhan yang dapat menentukan sikap seseorang terhadap perilaku keselamatan kerja, yaitu berperilaku aman atau berperilaku demi menghemat waktu, berperilaku aman atau berperilaku demi menghemat tenaga, berperilaku aman atau berperilaku demi kenyamanan, berperilaku aman atau berperilaku demi mendapatkan perhatian, berperilaku aman atau berperilaku demi mendapatkan kebebasan, berperilaku aman atau berperilaku demi mendapatkan pengakuan dari kelompok.

Hasil penelitian mengenai hubungan antara sikap dengan perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta, paling tinggi pada sikap kategori positif dan perilaku aman, sejumlah 34 responden (94,4%). Menandakan bahwa sikap yang dimiliki porter cenderung baik dan rata-rata dari mereka berperilaku aman. Sikap tersebut terbentuk karena lingkungan sekitar terutama teman-teman dalam satu paguyuban sering berbagi pengalaman dan mengingatkan satu sama lain untuk mentaati aturan dan sanksi yang dapat ditimbulkan. Namun demikian, dalam hasil wawancara, dari enam konflik kebutuhan yang menentukan sikap terhadap perilaku keselamatan kerja, faktor berperilaku aman atau berperilaku demi mendapatkan kebebasan sangat berpengaruh, dimana mereka terkadang masih mengejar kereta yang belum berhenti sempurna atau turun dari kereta saat kereta mulai maju, dikarenakan mereka sudah terbiasa. Meskipun demikian banyak juga porter yang mengatakan bahwa mereka lebih baik diam di dalam kereta saat kereta mulai maju dan terbawa sampai kota lain

dari pada membahayakan diri. Sikap positif tersebut terbentuk karena adanya pengaruh orang lain yang dianggap penting terutama pada saat apel. Selain itu faktor berperilaku aman atau berperilaku demi mendapatkan kenyamanan juga berpengaruh. Sejumlah 17 porter mengatakan bahwa terkadang mereka tidak menggunakan troli meski barang berat karena susah, troli kurang dan jalan yang dilalui sempit dan kurang nyaman menggunakannya.

4. PENUTUP

4.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan terhadap 48 orang porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta, dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara motivasi dengan perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta, didapatkan hasil *p-value* sebesar $0,000 < 0,05$. Terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta, didapatkan hasil *p-value* sebesar $0,000 < 0,05$. Dan yang terakhir terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku tidak aman pada porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta, didapatkan hasil *p-value* sebesar $0,000 < 0,05$.

4.2 Saran

Perlunya evaluasi tentang aturan kerja terutama mengenai keselamatan dan kesehatan kerja pada Paguyuban Porter Stasiun Kereta Api Area Surakarta, serta diberlakukannya sistem antrean dan kewajiban apel. Selain itu diperlukan pula adanya penghargaan yang diberikan pada Porter Stasiun Kereta Api Area Surakarta apabila telah melaksanakan seluruh aturan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja untuk meningkatkan motivasi dan sikap mereka.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbasi, Maryam ddk. 2015. *Evaluation of Workers Unsafe Behaviors Using Safety Sampling Method in an Industrial Company* (ISSN : 0974-6846). 8 (28) : 1
- Bangun, Wilson. 2012. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- BPJS ketenagakerjaan. (n.d.) *Kecelakaan Kerja*. September 21, 2018. <https://www.bpjsketenagakerjaan.go.id>
- Green, L.W. 1991. *Health Education Planning, a Diagnostic Approach*. California: Mayfield Publishing Company. <https://archive.org/details/healtheducationp00gree/page/n0>
- Hidayat, A.A.A. 2008. *Metode Keperawatan dan Teknis Analisis Data*. Jakarta: Salemba Medika.
- Hidayat A.A.A. 2011. *Metode Penelitian Kesehatan Paradigma Kuantitatif*. Surabaya: Health Books Publishing
- Kaswan. 2015. *Sikap Kerja : Dari Teori dan Implementasi Sampai Bukti*. Bandung: ALFABETA.
- Notoatmodjo, Soekidjo. 2010. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Pemerintah Indonesia. 1970. Undang – Undang No 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Lembaga Negara RI Tahun 1970, No. 1. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Pemerintah Indonesia. 1997. Undang – Undang No 25 Tahun 1997 tentang Ketenagakerjaan. Lembaga Negara RI Tahun 1997, No. 25. Sekretariat Negara. Jakarta.